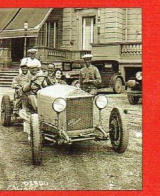
EL MITO

16

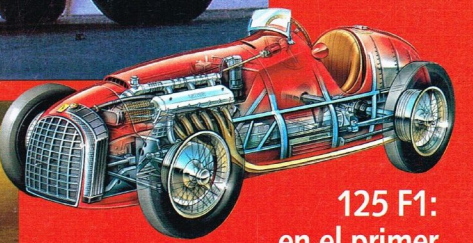
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Las 250 GT fuera de serie



La historia de Enzo Ferrari: divorcio de Alfa



125 F1: en el primer Mundial

312 P: la última biplaza V12

9 789504 900313 10016

$ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 16

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en noviembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana s.a.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encúadernación

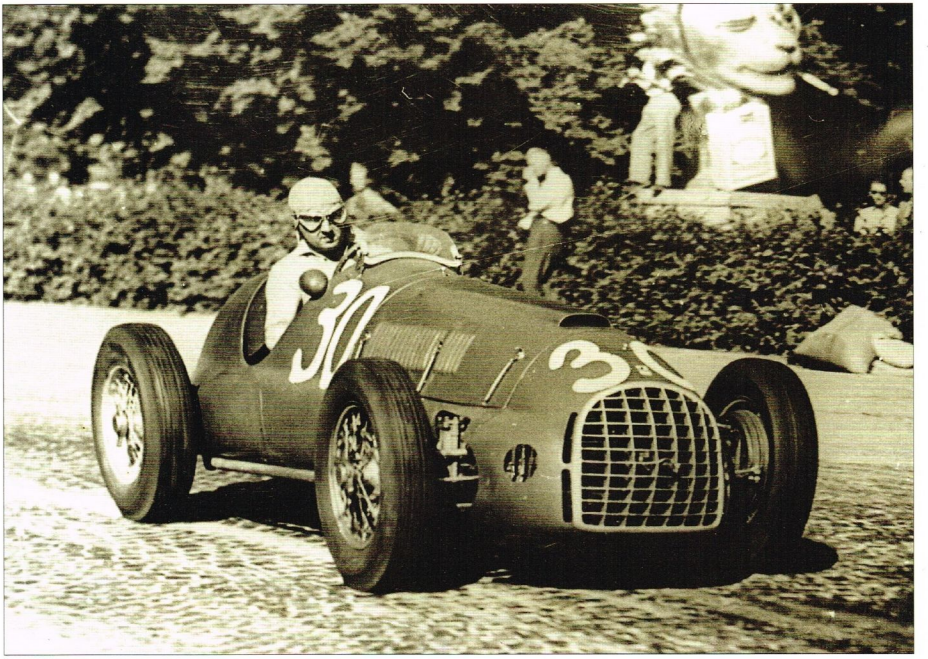
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

125 F1, en el primer Mundial

1948: debuta el vehículo que llevará los colores del Cavallino en el Campeonato del Mundo edición 1950. Tiene el mismo motor de la primera sport fabricada por la Casa.



GP de Suiza de 1949: Alberto Ascari, con la Ferrari 125 F1, lanzado hacia la victoria.

En la historia de la Ferrari, la 125 F1 representa un hito: se trata de la primera monoplaza de Fórmula 1 realizada por el mago de Maranello como constructor de automóviles. El auto no fue el primero en llevar el nombre Ferrari: fue construido algunos meses después de la ya legendaria 125 S que, conducida por Franco Cortese, hizo su aparición en la carrera de Piacenza el 11 de mayo de 1948. La 125 F1 debutó en competencia el 5 de setiembre de 1948, en ocasión del GP de Italia disputado en el circuito del Valentino, en Turín, en una prueba que quedó grabada en los anales del deporte automovilístico. En aquella época aún no existía el Campeonato del Mundo de Fórmula 1, que fue inaugurado en 1950.

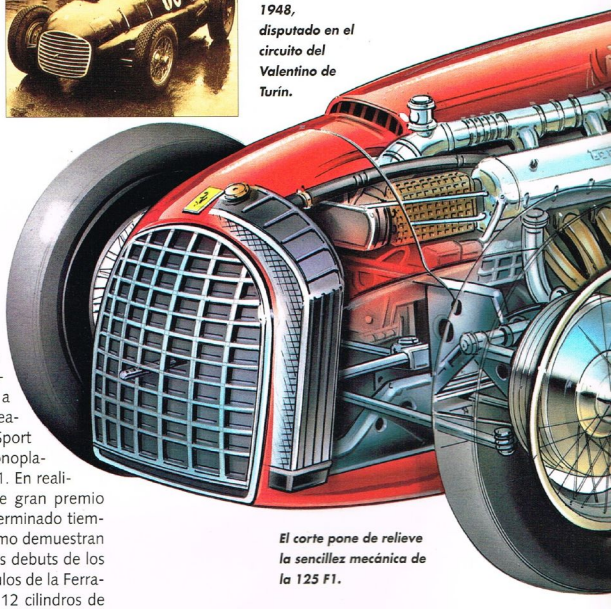
CONDUCIDA POR CAMPEONES COMO ASCARI, FARINA Y VILLORESI

De todos modos, la Ferrari 125 F1 logró los primeros éxitos ya en 1949 con Farina, Ascari, Villoresi y Whitehead. En 1950, la Ferrari comenzó el

FICHA TECNICA
(entre paréntesis los datos de la versión 1949-50)

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, diámetro por carrera 55 x 52,5 mm, 1496,77 cm³, compresión 6,5:1
Potencia:	230 (280) CV a 7000 (8000) rpm
Alimentación:	un carburador de tres cuerpos Weber, sobrealimentado con un (dos) compresor Roots
Distribución:	dos válvulas por cilindro
Transmisión:	tracción trasera, cambio longitudinal de 5 (4) marchas + MA, diferencial convencional (autobloqueante ZF)
Llantas:	delanteras y traseras de 16 pulgadas; neumáticos Pirelli
Suspensiones:	delanteras independientes con dobles triángulos y elástico, traseras con puente rígido y semiejes basculantes
Dirección:	tornillo sinfín
Frenos:	tambores
Cuerpo vehículo:	monoplaza, chasis jaula con vigas y transversales de acero
Dimensiones:	3,68/1,40/1,02 m
Ejes:	delantero 1,25 (1,27) m; trasero 1,20 (1,25) m
Capacidad tanque:	120 (140) litros
Peso:	700 (730/700) kilos
Performance:	velocidad máxima cerca de 240 Km/h, aceleración según las relaciones de la caja
Producción:	1948-1950

La 125 F1 en el GP de Italia de 1948, disputado en el circuito del Valentino de Turín.



El corte pone de relieve la sencillez mecánica de la 125 F1.

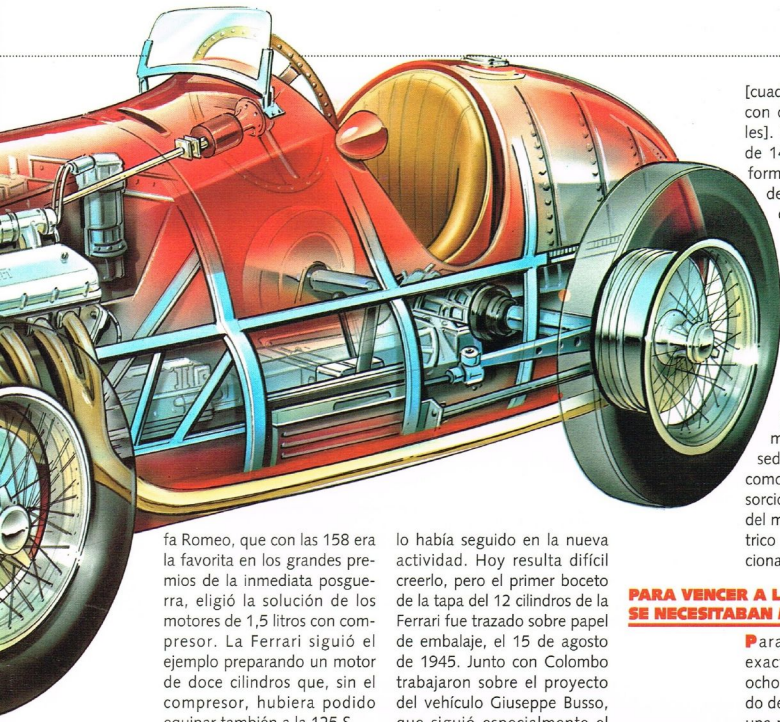
Campeonato del Mundo todavía con la 125, que obtuvo un brillante segundo puesto con Ascari en el GP de Mónaco, antes de dejar, paulatinamente, el lugar a las nuevas monoplazas con motor aspirado, las 275 y 375 destinadas a amenazar el dominio de las Alfa Romeo en el mundo de la Fórmula 1.

A fines de 1946, Enzo Ferrari hizo públicos sus programas como constructor de automóviles de competición, actividad que ya había comenzado en 1940 con la Auto Avio Costruzioni, pero que había sido bruscamente interrumpida por el estallido de la Segunda Guerra Mundial. En aquella ocasión, don Enzo había anunciado que iban a nacer, simultáneamente, la 125 Sport y su versión monoplaza de Fórmula 1. En realidad, el auto de gran premio sólo pudo ser terminado tiempo después, como demuestran las fechas de los debuts de los primeros vehículos de la Ferrari. El motor de 12 cilindros de 1500 cm³ de cilindrada era lo que tenían en común la 125 S y la 125 F1. El reglamento de la Fórmula 1 permitía la participación de motores de 1500 cm³ sobrealimentados por compresor, o aspirados de 4500 cm³ de cilindrada. La Al-

El voluminoso motor de 12 cilindros de la 125 F1.

QUE ES EL COMPRESOR VOLUMETRICO

El compresor volumétrico sirve para incrementar la presión del aire en las cámaras de combustión del motor, de modo similar que en las turbinas. De este modo, con la misma cilindrada, se consigue mayor potencia. Mientras que el turbocompresor es accionado por los gases de descarga, en el compresor volumétrico el aire es comprimido por la reducción de volumen de la cámara que lo contiene, y el mecanismo es accionado por el árbol de leva. Para obtener mayores presiones, se utilizan dos compresores armados en serie: el aparato se define como compresor de doble cámara. El compresor volumétrico absorbe mayor potencia con respecto al turbocompresor, con un consecuente incremento en el consumo de carburante. Por los consumos más elevados con respecto a los de un propulsor aspirado, y también por el desarrollo progresivo de éste último, al comienzo de los años 50 los motores con compresión volumétrica fueron desapareciendo.



fa Romeo, que con las 158 era la favorita en los grandes premios de la inmediata posguerra, eligió la solución de los motores de 1,5 litros con compresor. La Ferrari siguió el ejemplo preparando un motor de doce cilindros que, sin el compresor, hubiera podido equipar también a la 125 S.

EL DISEÑO DEL MOTOR NACIO SOBRE PAPEL DE EMBALAJE

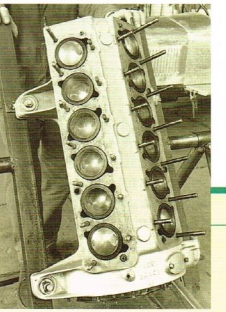
Enzo Ferrari tuvo un fiel aliado en el ingeniero Gioacchino Colombo, que había estado con él en Alfa Romeo en el período anterior a la guerra y lo había seguido en la nueva actividad. Hoy resulta difícil creerlo, pero el primer boceto de la tapa del 12 cilindros de la Ferrari fue trazado sobre papel de embalaje, el 15 de agosto de 1945. Junto con Colombo trabajaron sobre el proyecto del vehículo Giuseppe Busso, que siguió especialmente el desarrollo de la 125 F1, y Aurelio Lampredi.

El motor de la 125 F1 se caracterizaba por la medida del diámetro de los cilindros, superior a la de la carrera. Esto puede definirse, en lenguaje técnico, como sub-cuadro [cuadro se le dice a un motor con diámetro y carrera iguales]. La cilindrada exacta era de 1496,77 cm³, los cilindros formaban una V con ángulo de 60 grados entre las bancadas. En la primera versión, el doce cilindros sobrealimentado de la Ferrari erogaba una potencia máxima de 230 CV a 7000 rpm.

Lamentablemente, en la versión dotada de compresor volumétrico y destinada a la monoplaza de Gran Premio, el motor se mostró pesado y sediento de combustible. Y, como si eso fuera poco, la absorción de potencia por parte del mismo compresor volumétrico significó un defecto adicional y determinante.

PARA VENCER A LAS ALFA SE NECESITABAN MUCHOS MAS CV

Para tener una referencia exacta, basta pensar que el ocho cilindros sobrealimentado de la Alfa Romeo podía dar una potencia máxima superior



La bancada de doce cilindros del motor de la Ferrari 125 F1.

LOS DOCE CILINDROS DEL POSGUERRA

Fascinado por la potencia y el rugido de los motores de doce cilindros de los Packard que corrían en Indianápolis, antes de la guerra, Ferrari pensó, al comienzo de su gran aventura, en propulsores con esa cantidad de cilindros. Junto a Gioacchino Colombo, Enzo Ferrari decidió que no era el caso de repetir la experiencia ya realizada con la monoplaza Alfa Romeo tipo 158, que había nacido en 1938. El doce cilindros de la 125 F1 fue el primer motor de este tipo luego de la Segunda Guerra, junto al de la Cisitalia, que sin embargo tuvo vida breve. Sólo la BRM fue más allá, montando en 1967 sobre su Mk15 un 16 cilindros que, de todas maneras, siempre tuvo muchos problemas. Anteriormente, entre 1934 y 1938, Alfa Romeo, Delahaye, Auto Union y Mercedes habían competido con motores de doce cilindros. Pero ya antes de la guerra, tanto la Alfa Romeo de Milán como la alemana Auto Union habían preparado los de 16 cilindros, con una excepcional potencia.

Raymond Sommer en el GP de Italia de 1984.

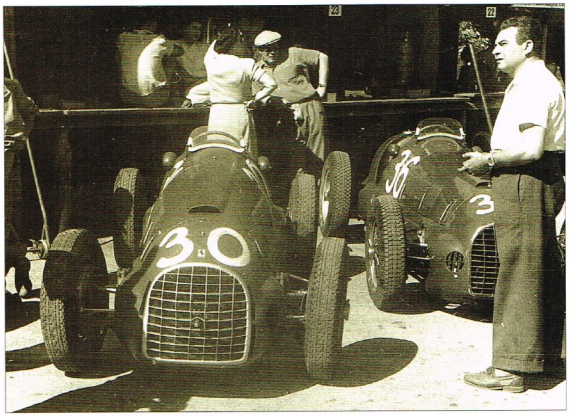
EL PORQUE DEL NOMBRE 125 F1

¿Por qué la Ferrari 125 F1 tuvo ese nombre? La explicación es muy sencilla. El número 125 indica la cilindrada unitaria. Multiplicando 125 por doce, que es la cantidad de cilindros de la monoplaza, se obtiene un total de 1500, que es la capacidad, en centímetros cúbicos, del motor de la primera Ferrari de Fórmula 1. Con el mismo criterio, las siguientes Ferrari de Gran Premio se llamaron 275 (3300 cm³), 340 (4100 cm³) y 375 (4500 cm³). Además, Ferrari utilizó el mismo tipo de numeración para los autos Sport y Granturismo que fueron producidos posteriormente. Sólo tiempo después, otra vez con una Fórmula 1, la 226 de 1957, la Ferrari comenzó a utilizar un criterio distinto, indicando al mismo tiempo la capacidad total del motor y el número de cilindros. Por ejemplo, la denominación 226 designaba una monoplaza de 2200 cm³ de cilindrada (de ahí el número 22) con motor de seis cilindros (como indica el número que sigue al 22).

a los 400 CV. hay que agregar que el motor de la Ferrari estaba pensado para poder alcanzar regímenes de rotación cercanos a las 10 mil revoluciones por minuto pero que, por falta de un sistema de encendido adecuado, nunca se pudieron superar las 8000 vueltas, ni siquiera con las siguientes evoluciones.

El chasis de la 125 F1 fue realizado con una estructura tubular de acero con vigas y transversales, siguiendo un esquema clásico. También las suspensiones eran de tipo convencional y los frenos, como es lógico para la época, eran de tambores.

En el día del debut en el circuito del Valentino en Turín, la Ferrari presentó a la largada tres autos piloteados por Raymond Sommer, Nino Farina y el príncipe siamés Bira. Bajo la lluvia, Sommer pudo conquistar un alentador tercer lugar, si bien con dos vueltas de retraso con respecto a la Alfa Romeo de Wimille y a la Maserati de Villoresi.



Gran Premio de Suiza: dos 125 F1 en el box de la Ferrari. El auto número 30 es el de Ascari; el 36, de Whitehead.

LA PRIMERA VICTORIA FUE EN 1948

Luego de los retiros de Farina y de Sommer en el GP del Autódromo de Monza, la 125 F1 logró el primer éxito en una carrera de Fórmula libre en el circuito del Garda, el 24 de octubre de 1948. Fue una victoria fácil, favorecida por el hecho de que era el único auto inscrito en la categoría, mas sirvió como buen auspicio para la Ferrari. De cara a 1949, año en el que la Alfa Romeo decidió retirarse temporariamente de las competencias, Ferrari contrató a Ascari y Villoresi. La 125 F1 estuvo cerca del triunfo en el Gran Premio de Bélgica en Spa-Francorchamps, cuando Villoresi, Ascari y Whitehead se ubicaron en ese orden detrás del ganador Rosier, con Talbot-Lago. La primera victoria importante, de todas maneras, iba a llegar en el GP de Suiza en el circuito de Bremgarten, cerca de Berna, cuando Alberto Ascari precedió a Luigi Villoresi.

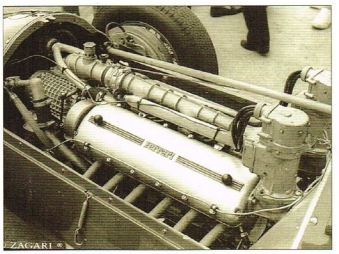
EN 1949 LA MONOPLAZA FUE REVISADA Y CORREGIDA

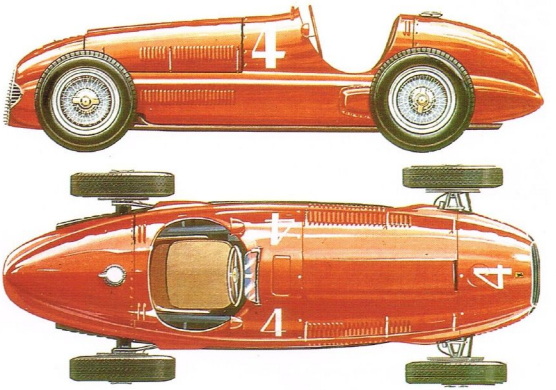
El auto logró otro buen resultado con Whitehead en el GP de Francia: el piloto inglés se clasificó en la tercera posición. Antes del GP de Italia en Mon-

LOS RESULTADOS DEL MUNDIAL

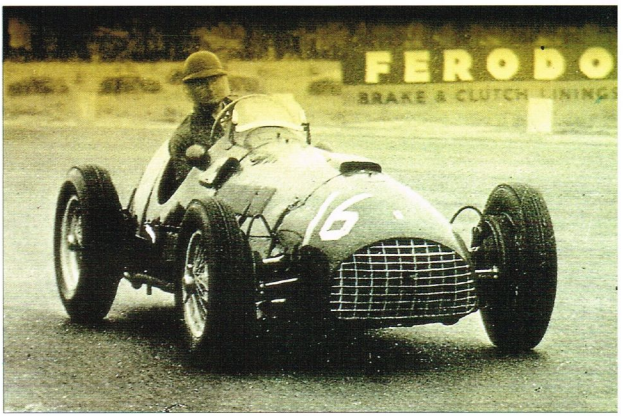
1950

GP de Mónaco, *21 de mayo*	*2° Ascari, 4° Sommer*
GP de Bélgica, *18 de junio*	*6° Villoresi*
GP de Francia, *2 de julio*	*3° Whitehead*





Arriba, a la izquierda, primer plano de una tapa del motor de la 125 F1. A la derecha, vista de arriba y de perfil del vehículo. Abajo, Peter Whitehead en 1948, con la Ferrari 125 F1.



za, Enzo Ferrari presentó una versión profundamente revisada y corregida de la 125 F1. El nuevo 12 cilindros tenía dos árboles de levas a la cabeza en vez de uno. Además, el compresor volumétrico de una cámara había sido sustituido por otro de dos cámaras, siempre producido por Roots. La potencia máxima aumentó a 260 CV a 7000 rpm. Para mejorar la autonomía del auto, que había obligado a Villoresi a una parada imprevista para reabastecerse en el Gran Premio de Bélgica, la capacidad del tanque había sido aumentada a 140 litros. Con respecto al chasis, el paso había sido alargado y los ejes, delantero y trasero, ensanchados.

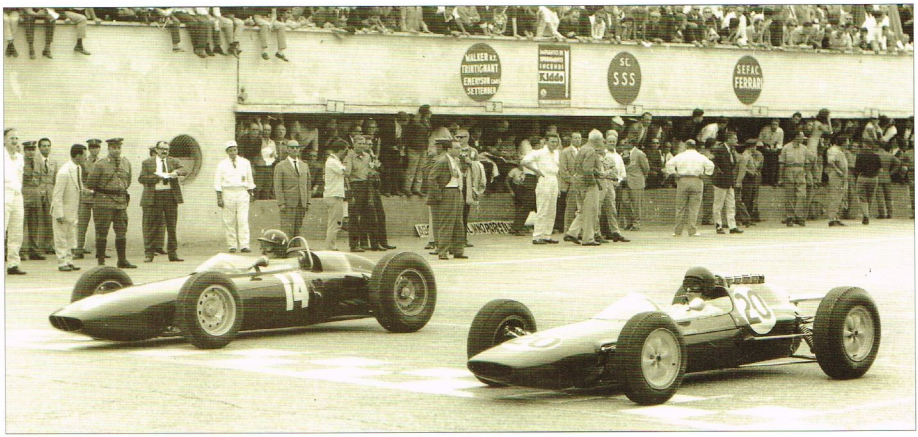
CAMBIO DE CUATRO MARCHAS Y PUENTE DE DION

El vehículo, luego de los cambios, pesaba 730 kilos. Con la 125 F1 de doble cámara, Alberto Ascari ganó el GP de Italia, delante de Etancelin con Talbot-Lago y de Cortese, también con Ferrari. Para 1950, la 125 F1 fue nuevamente modificada, con la adopción del puente trasero De Dion. Con respecto a la transmisión, se utilizó un cambio de cuatro velocidades en lugar de cinco, acoplado a un diferencial autobloqueante ZF. El peso del auto volvió a ser de 700 kilos.

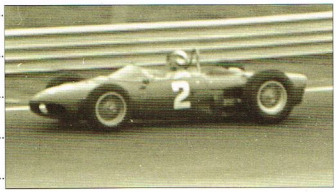
EN 1950 LA POTENCIA LLEGO A 280 CABALLOS

El 12 cilindros sobrealimentado de la 125 F1 llegó en 1950 a su límite máximo de potencia de 280 CV a 8000 rpm. Luego de haber desertado de la primera prueba del Campeonato del Mundo de Fórmula 1, el GP de Inglaterra en Silverstone, la Ferrari se presentó con la 125 F1 en Montecarlo en ocasión del GP de Mónaco. Pero el segundo puesto conseguido por Ascari representó el canto del cisne para el vehículo que, desde el GP de Bélgica del 18 de junio, tuvo a su lado las nuevas Ferrari con motor aspirado.

1962, un año de crisis



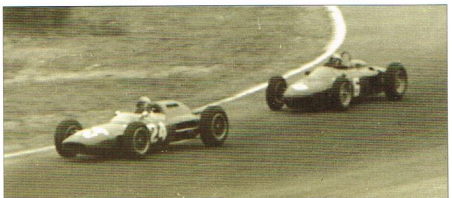
Las monoplazas del Cavallino, que el año anterior habían ganado el Campeonato del Mundo, no pudieron oponerse a las adversarias inglesas y a Porsche. La superioridad de Maranello en cuanto a motores se había terminado.



En Fórmula 1, 1962 fue un año oscuro para la Ferrari que, de todos modos, había dominado el Campeonato del Mundo anterior. Los perfeccionamientos realizados en los ocho cilindros BRM, Climax (que equipaba a Lotus y Cooper) y Porsche, anularon la ventaja de Ferrari en el campo de los motores. Además, la casa italiana se encontró en desventaja con respecto a las monoplazas inglesas por la calidad del chasis. El título fue ganado por Graham Hill con BRM; segundo fue Jim Clark con el revolucionario Lotus 25, primer auto de Fórmula 1 con chasis autoportante.

En el Gran Premio de Italia de 1962 Lorenzo Bandini, con Ferrari, persigue a Nino Vaccarella.

El Campeonato comenzó en Zandvoort con el GP de Holanda, que Clark lideró por una decena de vueltas antes de retirarse por problemas de cambios, dejándole a Graham Hill el camino allanado hacia su primer éxito en la categoría. El BRM del inglés precedió al Lotus de Taylor y a las dos Ferrari de Phil Hill y Baghetti.



EL MEJOR RESULTADO: UN SEGUNDO LUGAR

En Montecarlo, Graham Hill estuvo largamente al frente antes de levantar bandera blanca, por problemas de motor, a ocho vueltas del final. Así, el GP de Mónaco fue ganado por McLaren con Cooper-Climax, con apenas un segundo y tres décimas de ven-

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

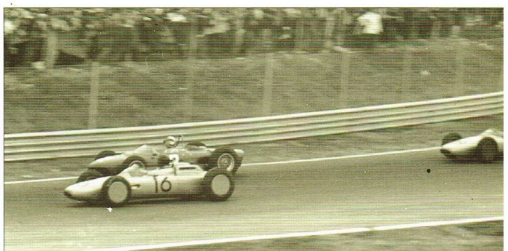
Piloto	Auto	Puntos	Victorias
G. Hill	BRM	42 (52)	4 (H, A, I, SA)
Clark	Lotus-Climax	30	3 (B, GB, EE. UU.)
McLaren	Cooper-Climax	27 (32)	1 (MC)
Surtees	Lola-Climax	19	
Gurney	Porsche	15	1 (F)
P. Hill	Ferrari	14	
Maggs	Cooper-Climax	13	
Ginther	BRM	10	
Brabham	Lotus y Brabham	9	
Taylor	Lotus-Climax	6	
Baghetti	Ferrari	5	
Bandini	Ferrari	4	
Rodríguez	Ferrari	4	
Bonnier	Porsche	3	
Mairesse	Ferrari	3	
de Beaufort	Porsche	2	
Ireland	Lotus-Climax	2	
Gregory	Lotus	1	
Lederle	Lotus-Climax	1	

1962: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Holanda, 20 de mayo	3° Hill, 4° Baghetti
GP de Mónaco, 3 de junio	2° Hill, 3° Bandini
GP de Bélgica, 17 de junio	3° Hill, 4° Rodríguez
GP de Alemania, 5 de agosto	6° Rodríguez
GP de Italia, 16 de septiembre	4° Mairesse, 5° Baghetti

1962: CAE FRONDIZI

Política: *Crisis internacional provocada por la instalación de misiles soviéticos en Cuba. Enrico Mattei, presidente del Ente Nacional de Hidrocarburos italiano (ENI), muere en un accidente aéreo que nunca fue aclarado. Comienza el Concilio Ecuménico Vaticano II. En la Argentina, es depuesto el presidente Arturo Frondizi.* ***Tecnología:*** *El satélite Telstar permite realizar el primer enlace de televisión entre Europa y los Estados Unidos.* ***Cine:*** *Sophia Loren gana el Oscar a la mejor actriz. Muere Marilyn Monroe.* ***Literatura:*** *El escritor Julio Cortázar publica* Historias de cronopios y de famas. ***Fútbol:*** *Copa del Mundo en Chile, Brasil gana su segundo campeonato.*



La Ferrari 156 de Baghetti (Nº 2) entre los Porsche de Dan Gurney y Jo Bonnier.

Foto grande en la página opuesta: Gran Premio de Italia 1962, con una primera fila inglesa, el BRM de Graham Hill y el Lotus de Jim Clark. Abajo, Giancarlo Baghetti en Monza con la Ferrari 156 versión 1962.

taja sobre la Ferrari de Phil Hill. Tercero se ubicó Bandini, también con Ferrari, y ése fue el mejor resultado de la temporada para el equipo italiano. Detrás de Bandini llegaron Surtees, Bonnier y G. Hill. En el GP de Bélgica, Jim Clark obtuvo su primer triunfo en el Campeonato Mundial de Fórmula 1, superando con su Lotus-Climax por más de 43 segundos al BRM de Graham Hill. Ferrari debió consolarse con el tercer puesto de Phil Hill y el cuarto del joven mexicano Ricardo Rodríguez. En el GP de Francia Ferrari no se presentó, debido a una huelga de los metalúrgicos. Se disputó en el circuito de Rouen: se impuso el estadounidense Gurney con Porsche, tras el retiro de Graham Hill y de Clark. En su primer éxito en un GP mundialista, Gurney le sacó una vuelta a todos. Detrás suyo se clasificaron Maggs, Ginther, McLaren, Surtees y Carel Godin de Beaufort.

En Aintree, en el GP de Inglaterra, la Ferrari se presentó sólo con el auto de Hill, que de cualquier manera tuvo que abandonar la carrera, dominada por Clark y su Lotus-Climax. Detrás del escocés se ubicaron Surtees, McLaren y Graham Hill.

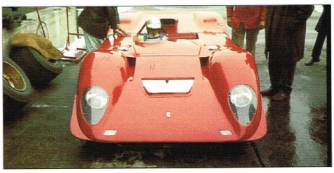
LA LLUVIA TRAJO EL FINAL PARA LAS FERRARI

La lluvia fue protagonista del GP de Alemania en Nürburgring. Graham Hill, con BRM, se impuso por apenas 2 segundos y medio sobre el Lola-Climax de Surtees y por 4,4 segundos sobre el Porsche de Gurney. Detrás de ellos terminaron Clark, McLaren y, sexta, la Ferrari de Rodríguez. Graham Hill lideró de punta a punta el Gran Premio de Italia en Monza, venciendo al compañero de equipo Ginther y a McLaren. La Ferrari fue cuarta con Mairesse y quinta con Baghetti. Clark se retiró y Graham Hill se alejó en la clasificación general. En el GP de los Estados Unidos, en Watkins Glen, Clark volvió al triunfo delante de Graham Hill, manteniendo encendida la esperanza de conquistar el título mundial. Tercero fue McLaren, delante de Brabham, Gurney y Gregory.

El gran premio decisivo para el destino del Mundial se disputó en Sudáfrica. Clark dominaba la carrera, pero tuvo que retirarse porque una tuerca que se aflojó provocó una pérdida de aceite. Así, Graham Hill ganó el gran premio y se coronó campeón del mundo. Segundo en la carrera fue McLaren, delante de Maggs, Brabham e Innes Ireland.

312 P, el último "botecito" V12

1968: a fin de año fue presentada la biplaza para el siguiente mundial de la categoría.
Pero en 1969 los Porsche 917 iban a ser más fuertes: el mejor resultado de la 312 P
fue el segundo puesto en las 12 Horas de Sebring, con Andretti y Amon.



La 312 P fue cambiando sus formas en algún detalle, como la toma de aire para la alimentación.

Fue el último Sport Prototipo de la época de oro equipado con el motor V12: luego vendría la era del boxer. Y, a pesar de no lograr un título mundial, luchó con honor durante 1969 contra los poderosos Porsche.

La carrocería de la 312 P tenía un diseño muy simple y dominado por las líneas rectas.

IDEADA EN 1967 COMO HEREDERA DE LA P4

Su historia comenzó un año antes, a fines de 1967. El imprevisto cambio de reglamento al final de la temporada dejó a la Casa de Maranello sin una digna heredera de la P4. La decisión de Enzo Ferrari de retirar su equipo del Campeonato Mundial de Marcas fue, por eso, más que razonable. Pero fue sólo cuestión de tiempo: el 14 de diciembre de 1968, en el Hotel Real Fini de Módena, fue presentada la nueva 312 P.

En su creación contribuyeron otras Ferrari de competición. Chasis y cuerpo del vehículo derivaban de la 612 Can-Am, con una clásica estructura tubular hecha más rígida con paneles de aluminio y con el motor trasero. El mismo motor era, prácticamente, el V12 de la 312 F1, dotado de distribución biárbol con cuatro válvulas por cilindro, alimentación a inyección y encendido electrónico Marelli Dinoplex. En realidad, la preparación de la primera 312 P (chasis N° 0868) fue larga y trabajosa y el auto no estuvo listo a tiempo para las 24 Horas de Daytona.

LA 312 P SOLO TRIUNFO EN AMERICA

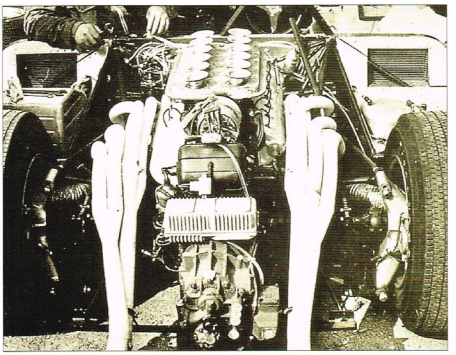
Pero, un par de meses más tarde, se presentó en las 12 Horas de Sebring, con la pareja Andretti-Amon al volante: en las pruebas obtuvo el mejor tiempo, pero en carrera se retrasó por un accidente y tuvo que resignarse con el segundo escalón del podio. Otra vez la mala suerte le impidió a Amon y a Pedro Rodríguez mejorar el cuarto

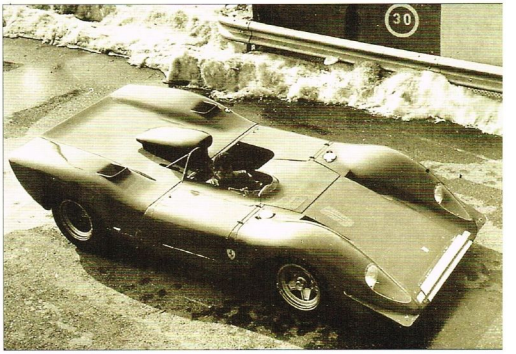
LOS RESULTADOS DE LA 312 P

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
12 Horas de Sebring	23/3/69	Amon-Andretti	2°
Le Mans (Pruebas)	Abril del '69	Amon-Andretti	5° tiempo
Brands Hatch	Abril del '69	Amon-Rodríguez	4°
1000 Km de Monza	25/4/69	Amon-Andretti	retirados
		Rodríguez-Schetty	retirados
Francorchamps	1969	Rodríguez-Piper	2°
Le Mans	1969	Amon-Schetty	retirados
		Rodríguez-Piper	8°
Daytona	1970	Posey-Parkes	4°
24 Horas de Le Mans	1974	Andruet-Zeccoli	9°

UN PROTOTIPO CON FORMAS AMERICANAS

Para la 312 P la Ferrari aprovechó la experiencia de la 612 Can-Am, el gran "botecito" realizado para las carreras del campeonato norteamericano, que tenía notable repercusión también en Europa en la segunda mitad de los años 60. La línea de la 312 P era muy similar a la creada por el ingeniero Caliri para la potente Grupo 7, con la redondez del guardabarros delantero que se continuaba elegantemente en las líneas tensas de la cola, una novedad para los autos de Maranello. En realidad, más allá de las impresiones visuales, la 312 era mucho más compacta que la 612: el largo y el ancho eran inferiores, aun cuando el auto parecía más largo por la trompa alargada y la cola trunca e inclinada hacia adelante. También el peso de la 312 P (680 kilos) era muy inferior al de la 612.





puesto en Brands Hatch, mientras que los problemas para las 312 P en los Mil Kilómetros de Monza fueron otros: Mario Andretti se exhibió en asombrosas peripecias, pero el motor no soportó el ritmo del ítaloamericano; Pedro Rodríguez pinchó dos veces seguidas, arruinando la suspensión trasera, y terminó chocando con la pared a la salida de los boxes.

El poderoso motor V12 de la Ferrari 312 P y, a la derecha, una 312 durante una sesión de pruebas invernales.

FICHA TECNICA

Motor:	trasero, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 77 x 53,5 mm, cilindrada 2989 cm³, compresión 11:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Encendido:	una bujía por cilindro
Potencia:	430 CV a 9800 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera; cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Ejes:	delantero 1425 mm, trasero 1400 mm
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos en las cuatro ruedas
Llantas:	de aleación
Neumáticos:	del. 10.5", tras. 13.5"
Dimensiones:	paso 2,22 metros; peso 680 kilos
Unidades producidas:	3
Números de chasis:	0868, 0870, 0872

PARA CORRER EN LE MANS SE VOLVIO BERLINETTA

Luego de las 24 Horas de Spa y del Nürburgring, sin mucha suerte, se llegó a Le Mans. Porsche, prácticamente, ya se había asegurado el campeonato. La Ferrari decidió seguir adelante, pese a todo, y las 312 P se transformaron en berlinettas, gracias a un techo que se insertaba perfectamente en la línea del vehículo. Pero tampoco anduvo bien: Amon terminó sobre los restos en llamas del 917 de Woolfe, en la curva de la Maison Blanche, y voló fuera de pista. Rodríguez y Piper, en cambio, fueron frenados por la rotura de la caja en la 15ª hora.

La temporada 1969 mostró la superioridad de los grandes sport con respecto a los prototipos de 3 litros de cilindrada. Desde entonces, le iba a tocar el turno a la nueva criatura de Maranello, la gran Sport 512 S.

Peter Schetty y la 312 P durante una prueba.

250 GT fuera de serie

1954: al mayor éxito comercial logrado por la Casa de Maranello en esa década, los carroceros Zagato, Bertone y Pinin Farina dedicaron versiones especiales, reservadas a ejemplares únicos.

Ferrari 250 GT Spyder California Competición.

La 250 GT Zagato en la Copa Intereuropa.

Uno de los grandes cambios en la vida de Enzo Ferrari fue pasar de la condición de pequeño artesano de vehículos de lujo a la de constructor de grandes automóviles. Esto ocurrió con la producción de las berlinettas de la serie 250 en la segunda mitad de los años 50, gracias a la colaboración de Pinin Farina.

Pero algunos aficionados no apreciaron este paso hacia adelante y, a partir de las 250 GT, encargaron a carroceros de la época, como Bertone y Zagato, unas "fuera de serie" en ejemplar único.

LAS VERSIONES DE ZAGATO ERAN PARA LAS CARRERAS

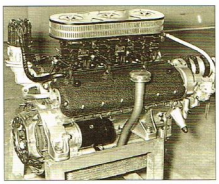
Así, las Ferrari volvían a ser lo que siempre habían sido: piezas únicas para los automovilistas más ricos del mundo. E, ironía de la historia, hasta Pinin Farina fue llamado para realizar alguna Ferrari 250 GT Coupé única. Las berlinettas de Zagato eran, obviamente, rediseñadas en clave deportiva. Aligeradas y dotadas de una línea más filosa, con la que debían ganar algún kilómetro horario de velocidad máxima, en 1954 y 1955 fueron las Ferrari deportivas de los apasionados del volante con el hobby de la competiciones. También para ellas valía la famosa regla de todas las Zagato: "cien kilos menos de la versión de serie". El idilio entre Zagato y Ferrari duró, de todas maneras, muy poco: era producto de los deseos de pilotos que se desafiaban en las pruebas para autos Gran Turismo. Las Ferrari-Zagato 250 GTZ eran, además, para el carrocero de Milán, poco más que una distracción en una producción destinada casi enteramente a Abarth y, especialmente, a Alfa Romeo. Nuccio Bertone, en cambio, produjo dos Ferrari 250 GT especiales, que tuvieron cierta relevancia estilística.

GIUGIARO CREO LAS FERRARI DE BERTONE

La primera apareció en el salón internacional de Ginebra de 1960. Se trataba de una 250 GT de paso corto, roja, con el techo color aluminio lustrado: era la segunda Ferrari firmada por Bertone desde 1950 y la tercera de los 21 autos diseñados por el lápiz de Giorgio Giugiaro para ese carrocero. Giugiaro, de 21 años

FICHA TECNICA (los datos se refieren a la 250 GT Lujo de serie)

Motor:	12 cilindros en V a 60 grados, delantero longitudinal, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953 cm³, compresión 9,2:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCS
Potencia:	240 CV a 7500 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 4 velocidades
Suspensiones:	delanteras con elásticos transversales, traseras con puente rígido con elásticos longitudinales
Frenos:	discos
Distancia entre ejes:	2400 mm
Peso:	1050 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h


El motor de 12 cilindros de la 250 GT.

Una Ferrari 250 GT Competición en Módena.

El frente agresivo de la Ferrari 250 carrozada por Bertone: la trompa recuerda las monoplazas Ferrari 156 de Fórmula 1.

en aquel entonces, llamado en 1959 para sustituir a Sergio Scaglione, creó una coupé clásica, con una superficie de vidrio particularmente amplia. La línea era anticonformista (con respecto, naturalmente, a las carrocerías firmadas por Pinin Farina). Eso se podía notar hasta en los detalles, como, por ejemplo, las llantas: de aleación liviana, producidas por Campagnolo, en lugar de rayos, fabricadas por Borrani. El ejemplar, que quedó como una pieza única, fue vendido a un industrial de Génova.

Una Ferrari 250 GT especial de Pinin Farina.

PININ FARINA RETOCO LA 250 GT DEL PRINCIPE DE HOLANDA

Similar destino tuvo la segunda 250 GT carrozada por Bertone (sobre la base de una GT Lujo) y presentada en marzo de 1962. Pasó a la historia por su trompa de tiburón, que recordaba la de las monoplazas de Fórmula 1, diseñadas por Carlo Chiti, que en 1961 le habían permitido a Phil Hill coronarse campeón del mundo. La 250 GT Lujo fue producida en 65 ejemplares: sólo cuatro no fueron fabricados por la Scaglietti, la carrocería que traducía en realidad los diseños de Pinin Farina. Sobre la base de una de estas GT Lujo, el carrocero de Turín cedió a los pedidos del príncipe Bernardo de Holanda y realizó una coupé aerodinámica que se caracterizaba por la cola larga y voluminosa. Otra la transformó en cabriolet con techo rígido y una tercera con cola estilo 250 GTO berlinetta.

TODOS LOS CARROCEROS DE FERRARI

La primera compañera de aventura de Enzo Ferrari, es decir la primera carrocería que vistió una berlinetta, fue la Touring. Eran años bastante heroicos, en los que la producción en serie no diferia mucho de los autos de competición. Vignale y Boano fueron los "sastres" de las primeras Ferrari 2+2, vehículos de gran lujo de los años 50, en una Italia lanzada hacia el "boom" económico. Sergio Scaglietti, de Módena como Ferrari, se ocupó principalmente de vestir las Ferrari de competición, pero sin rechazar la posibilidad de realizar los proyectos de Pinin Farina, como fue el caso de la 250 GT Lujo. Zagato se ocupó de las Ferrari deportivas de los años 50, mientras que Bertone creó sólo esporádicamente prototipos sobre base Ferrari que no tuvieron desarrollo comercial. Ellena colaboró con Ferrari alrededor de 1957-1958 con una serie de 250 GT deportivas. Pero fue y es Pinin Farina el carrocero oficial del Cavallino.

EL AÑO DEL CAMBIO

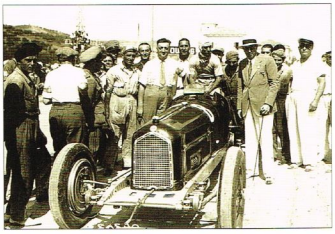
Divorcio de Alfa

En 1938, la Escudería Ferrari en Módena dejó de ser el polo tecnológico de la Alfa Romeo en las competiciones. Enzo se mudó a Milán para dirigir la Alfa Corse, la sección deportiva oficial de la casa: pero muchas cosas habían cambiado y, luego de pocos meses, Ferrari dejó el Portello.

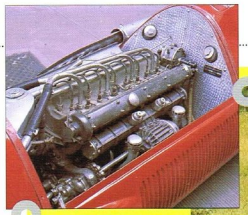
GRAN CAUDILLO En 1937, los sueños de victoria de Ferrari coincidían con los de la Alfa Romeo, que a partir de 1933 era administrada directamente por el Estado, pero no con los deseos de Benito Mussolini y del Partido Fascista. Los altos funcionarios del régimen piden más, quieren éxitos y gloria en las pistas para igualar a los alemanes, que aprovechan los triunfos de Mercedes y Auto Union para incrementar el prestigio del nazismo. Por eso, presionaban a los dirigentes de la Casa del Portello, para que las riendas del equipo de carrera volvieran a Milán. Así, al comienzo de año, el 80 por ciento de las acciones de la Escudería Ferrari, que pertenecían al mismo Enzo, fueron cedidas a la Alfa. Hubo poco que discutir: órdenes superiores. Ferrari perdió gran parte de su autonomía. Gioacchino Colombo fue invitado a Módena para estudiar una nueva monoplaza, mientras Ferrari se encargaba del desarrollo de motores de ocho cilindros y pocos centímetros cúbicos para la fórmula Gran Premio.

La situación política y los cargos técnicos no impidieron que Ferrari abriese la temporada con un doblete en las Mil Millas, donde se clasificaron primeros Pintacuda-Mambelli y segundos Farina-Meazza. Tras algún otro triunfo en carreras italianas, llegó el momento del desafío con Mercedes y Auto Union, con amargas derrotas. La Escudería, a pesar del esfuerzo de Ferrari, ya no era la de otros tiempos. El "solo" de Tazio Nuvolari, que ganó en el circuito de Milán, no modificó una situación que se había vuelto pesada. A tal punto que la suerte de la Escudería Ferrari pareció echada. El clima creado por los jerarcas fascistas, que deseaban parecerse a los alemanes por lo menos en los circuitos, tuvo su primera víctima a fin de septiembre: Vittorio Jano, el creador de las Alfa P2 y P3, fue alejado del Portello tras el fracaso de los 12 cilindros de la casa italiana. El 1° de enero de 1938, fue anunciado el nacimiento de la Alfa Corse, la sección deportiva de la Casa de Milán. La sede estaba en el Portello. Para la Escudería Ferrari no hubo salvación: fue absorbida completamente por la nueva estructura y liquidada. ¿Y Enzo Ferrari? Su experiencia era valiosa y su nombre, evidentemente, tenía cierto peso también para el Partido Fascista, al punto que fue llamado para dirigir la Alfa Corse. Desde Módena fueron transferidos mecánicos, pilotos, técnicos, materiales, proyectos y prototipos. De ese material formaban parte cuatro pequeñas monoplazas con motores de ocho cilindros: las futuras 158.

La 158, que se convertiría en la legendaria Alfetta, había sido concebida en 1937 por el mismo Ferrari. El motor era un ocho cilindros de 1500 cm³ con compresor. El proyecto estaba firmado por Gioacchino Colombo, el futuro padre del motor 12 cilindros en V que marcaría tan profundamente la historia de la Ferrari. Con Colombo colaboraban Alberto

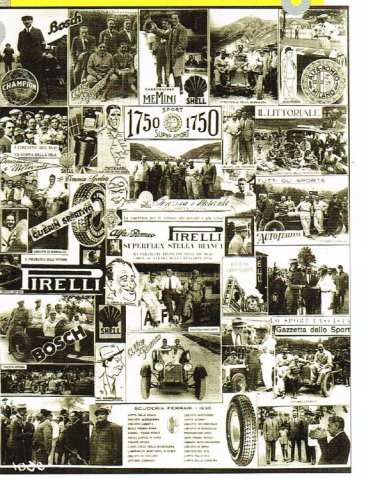


A la izquierda, Enzo Ferrari, en 1930, con una Alfa 6C 1500; arriba, en 1932 junto a Tazio Nuvolari con Alfa P3 en la Copa Acerbo.



Un primer plano del motor y una vista de tres cuartos de la monoplaza Alfa Romeo 158, causa de la discordia entre Enzo Ferrari y la Casa de Milán.

Ferrari junto a Tazio Nuvolari y la esposa de éste, Carolina.



La Escudería en 1932; a la derecha, un cartel de 1930.

Massimino, responsable del diseño de la suspensión trasera, Luigi Bazzi, Nasi y Gilberti. Los técnicos que la realizaron eran de Alfa Romeo, pero el vehículo nació en Módena bajo la supervisión de Ferrari, que en el momento de negociar la liquidación de la Escudería vendió a la Casa del Portello prototipos y proyectos. El contrato por el que cedió la Escudería era importante: con ese dinero y con el ganado anteriormente, Ferrari, después de la guerra, fundaría su propia fábrica de automóviles. Sin embargo, en el mismo contrato estaba previsto que Ferrari, en caso de alejarse de la Alfa Romeo, no podía dedicarse a los autos de competición ni a las carreras durante cuatro años. El convenio le prohibía utilizar su propio nombre en el automovilismo. Pero Enzo iba a superar este obstáculo con gran facilidad. Y la ocasión se le presentaría muy pronto.

En 1939, Ferrari dejó la Alfa Romeo. "No quiero renunciar a mi manera de pensar", comentó después. Aparentemente, lo que motivó su regreso a Módena fue la promoción de Wilfredo Ricart, con quien Ferrari nunca había tenido buenas relaciones, como responsable de los proyectos de autos de competición. En realidad, Ferrari se sentía privado del poder y de la libertad que gozaba anteriormente. "En las manos de autócrata de Ferrari la escudería gozaba de una notable independencia, y a menudo era difícil establecer si la Alfa trabajaba para Ferrari o Ferrari para Alfa", escribió Griffith Borgeson, uno de los mejores historiadores de Alfa Romeo.

Ferrari volvió a Módena. En las instalaciones de la calle Trento y Trieste, antes ocupadas por la Escudería, nació la Auto Avio Costruzioni, una sociedad especializada en la producción de componentes mecánicos para automóviles y aviones. Un grupo de técnicos de Alfa lo siguió en la nueva aventura. Fue la prueba de que el carisma de Ferrari ya era grande. Además, Ferrari consideraba que le habían quitado un auto que le pertenecía, la 158; y ya meditaba en tomarse revancha. Tal vez, ya sabía que iba a construir otro auto de carrera: se habrá de llamar 815.

Carrocería Scaglietti

En los alrededores de Módena nacen los chasis y las carrocerías de las F355, 456 GT y F50. Junto a la línea automatizada, hay un sector especial donde el trabajo es exclusivamente manual.

Un obrero especializado.

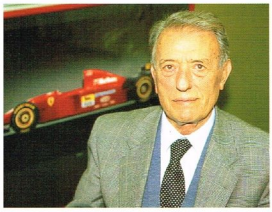
El cartel sobre estos dos grandes galpones, en las afueras de Módena, lleva dos nombres: Ferrari y Scaglietti. Desde 1975, la carrocería Scaglietti es parte integrante del ciclo de producción de la Ferrari, con la tarea específica del enchapado. La adquisición de la empresa no fue una sorpresa, ya que la carrocería fundada por Sergio Scaglietti colaboró con la Ferrari ya desde los primeros años de posguerra.

LA ESPECIALIDAD DE LA SCAGLIETTI ERAN LAS FERRARI DE CARRERA

Su especialidad eran los autos de competición, realizados a menudo en un único ejemplar: monoplazas de Fórmula 1 y Sport. Pero la Scaglietti tuvo también un papel importante como centro de producción: desde la 250 GT Lujo y la 275 GTB hasta la F40. Aun antes de su incorporación a la Ferrari, la Scaglietti siempre trabajó exclusivamente para la casa del Cavallino. Así funciona el trabajo: de la Ferrari llega un ejemplar del auto que deberá ser construido. En la Scaglietti el modelo es estudiado y reproducido en la cantidad, luego de entrenar previamente a los técnicos. La responsabilidad y el control están compartidos en todos los niveles de trabajo, desde el jefe de planta al obrero. Los equipos de producción son tres, y siguen las líneas de la F355, de la 456 GT y de la F50. También hay una sección, llamada "subgrupos", en la que se realizan partes distintas, tanto para la misma empresa como para otras necesidades de Maranello. Los resultados logrados con este nuevo sistema de trabajo fueron premiados con la Copa Ferrari reservada a la mejor área tecnológica de 1995.

LA ELABORACION DE LA F355 ES LA MAS COMPLETA

La elaboración de la F355 es, en algún sentido, la más completa. A las tres fases de montaje del revestimiento sobre el chasis, de adaptación y de revisión, se les suma la construcción del chasis mismo. En la sección "subgrupos" se producen las distintas partes que lo componen. En la jaula trasera se imprime el número de matrícula que identifica al cliente. Luego, suman los va-



Arriba, Sergio Scaglietti; a la derecha, trabajo manual sobre la carrocería de una F50.

En la Scaglietti el trabajo es especializado.

rios componentes destinados a formar el chasis de todas las versiones (berlinetta, GTS y spider). Después, todas las partes son ensambladas con máquinas soldadoras por puntos.

EN LA FASE DE SOLDADURA INTERVIENE EL ROBOT

En este punto, un robot se encarga de la soldadura de todo el chasis, que luego es transferido a la línea de enchapado. El chasis, apoyado sobre una base que es llamada "mascarón de ensamblado", es revestido con todas las partes de la carrocería (que llegan de un proveedor externo): desde los guardabarros a las sucesivas partes móviles, como capot y puertas. Se pasa después a la fase de adaptación de las partes montadas. Un trabajo de lima y martillo, realizado en el interior de compartimientos con aislación acústica y con un sistema de reciclaje del aire. La revisión final se hace con el auxilio de la luz que evidencia los contornos de toda la carrocería, sobre la cual se pasa un líquido (que simula el efecto de la pintura) para revelar, a los ojos expertos, las eventuales imperfecciones.

Estas son marcadas con un lápiz azul y posteriormente se las elimina. Para la 456 GT el trabajo comienza en la fase de ensamblado de las partes de la carrocería, por cuanto el chasis se produce afuera. La F50, que tiene la carrocería enteramente de fibra de carbono, requiere de un método de trabajo diferente y se realiza completamente en forma manual, casi artesanalmente, por técnicos especializados. Como dice el responsable de la Scaglietti, Sergio Borsari: "El material compuesto se quiebra pero no se dobla".

ONCE F355 POR DIA

Los trabajadores de la Scaglietti Ferrari son 150, de los cuales tres son mujeres; 104 son obreros. Los equipos de trabajo son tres, cada uno responsable de una sección. La fábrica, en la actualidad, trabaja sobre tres modelos: la F355, la 456 GT y la F50. En un día se producen 11,5 F355, una 456 GT y 0,8 F50. Las líneas de trabajo para la F355 son dos, y hay otra para la 456 GT y la F50. Para un chasis terminado de la F355 hacen falta diez pasadas por la línea de montaje. En la sección "subgrupos" se producen 1200 piezas distintas. Hay un único turno de trabajo: de las 8 a las 17, con un doble turno de comedor, de las 12 a las 13 y de las 12.30 a las 13.30.

La terminación de una carrocería.

LAS TERMINACIONES SE HACEN A MANO, COMO EN OTROS TIEMPOS

Una vez ensambladas las piezas, se utilizan la masilla, la lima y el papel de lija para obtener un producto a la altura del nombre Ferrari. Luego se numeran las piezas, que son desarmadas y enviadas a la fábrica de Maranello para la pintura. Ahí se procederá al montaje final, que ya no requerirá de ulteriores retoques.

El modelo sobre el cual se comparan las medidas de las carrocerías.

En la Scaglietti no faltan los robots.

Las Ferrari de Solido

Desde 1949, la empresa francesa dedica a la casa del Cavallino gran parte de su producción, fabricando ejemplares de buen nivel de calidad y fieles al original.

Dos monoplazas de Fórmula 1 que pertenecieron a Gilles Villeneuve, arriba, y a Niki Lauda, abajo.

La casa francesa, fundada en 1932, produjo algunas de las mejores reproducciones de Ferrari. Ya desde los modelos de los años 50 eran únicos, gracias a la presencia de numerosos detalles, como las suspensiones independientes.

LOS MODELOS DE SERIE Y DE CARRERA A PRECIOS DE COLECCIONISTA

En el catálogo hay vehículos de serie y de carrera que, por su rareza y excelente nivel de calidad, lograron cotizaciones respetables. Si bien muchos coleccionistas consideran que la primera Ferrari de Solido fue la 500 TRC Testa Rossa, en realidad la casa de Nanterre ya en 1949 realizó un modelo cuarenta veces más pequeño que el original, inspirado en la 166 Touring, en la serie Junior, hoy prácticamente imposible de encontrar. La 500 TRC de 1958 fue producida sólo en color rojo, con números de carrera del 1 al 9, y con piloto incluido. Fue reproducida posteriormente con la marca Verem (número de carrera 6) en 1986, y luego por la misma Solido, que propuso dos ediciones de la Le Mans 1957, una amarilla (N° 28) y otra azul Francia (N° 29). En 1962, siguió la 156 de Fórmula 1, roja con los números del 1 al 10. Más rara es la versión con una franja blanca sobre el capot y el número de carrera 4, producida sólo en 1965. El primer auto de ruta que fue realizado por la Solido fue la 250 GT 2+2. En 1986, la Verem la volvió a presentar en una rara versión de policía caminera, negra.

DOS VERSIONES PARA LA 246 SP Y UNA 330 P3 REALMENTE ESPECIAL

Existen dos versiones de la 246 SP: una, de 1964, con llantas con rayos y otra, dos años después, con llantas metálicas. Llegamos así a la 330 P3, hoy cotizada desde los 60 dólares para arriba: la

QUIEN LAS PRODUCE

Solido-Majorette Italia, via Cefalonia 58, 25125 Brescia, tel. 030-2427129. Solido: Ideal Loisirs, 215 avenue des Nations, ZAC Paris Nord F-95973 Roissy Charles de Gaulle, France, tel. 0033-1-49901515; Majorette F-69143 Rillieux, tel. 0033-72-017201.

LOS PRECIOS

Sin considerar la 166 Touring de la serie Junior, cotizada en más de 120 dólares pero poco conocida y prácticamente imposible de conseguir, los valores de las Ferrari de Solido se mantienen altos, con preferencia para la 500 TRC, cercana a los 70 dólares. Por alrededor de 60 dólares se consiguen también la 246 SP, la 330 P3 Verem y la Daytona de serie. Cerca de 50 dólares cuesta la 250 GT 2+2 (pero para algunos colores, como el blanco, el oro metalizado oscuro y el verde claro, es necesario casi el 20% más) y la 156 F1. Los Sport Prototipo de los años 70 y la 312 F1 valen 35 dólares, mientras que con 30 se compra la 512 BB y con un poco menos la Daytona Grupo 4. La 250 GTO está todavía en producción y esto limita su precio a los 15 dólares de lista. Los modelos de la serie Le Mans rozan los 30 dólares.

Una 512 BB, a la izquierda, y una 250 GTO, a la derecha.

copia Verem, de color naranja, Nº 10 en los Mil kilómetros de París de 1967, fue producida en pocos ejemplares por la mala calidad del modelo (el molde se había deformado con los años): por lo tanto, vale más que el original, producido en 1967 sólo en color rojo con los números 14 y 21. Nunca reproducida, y por eso de gran valor, es la Daytona de serie, propuesta en tres colores pastel (azul, rojo y beige) y en tres metalizados (rojo, verde y gris).

PUERTAS Y CAPOT QUE SE ABREN EN LA DAYTONA

Las puertas y el capot que se abren, el motor y los interiores bien terminados hacen de ella uno de los mejores productos de la casa francesa. Existe también una versión Grupo 4 Tour de France 1972, además de otras tres versiones en kit. También en kit fue propuesta la BB: a la versión de serie de 1976 se sumó luego la versión en caja de montaje.

SPORT, FORMULA 1 Y GT DESDE 312 F1 A LA 512 BB LM

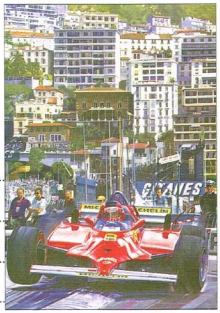
Esta permitía armar dos BB Grupo 4 utilizadas en Le Mans en 1978, con los colores de Chinetti (Nº 87) y de Thompson (Nº 88). Entre la Daytona y la BB, Solido realizó la 312 F1 de 1967 y 1968, con y sin alerón trasero, pero sobre todo las lindísimas Sport Prototipo 312 P, 512 S (de 1970), 312 PB y 512 M (de 1972), que fue ofrecida con los colores de las escuderías David Piper y Penske. En 1985, apareció la 250 GTO, mientras que cierra este desfile la 365 GTS Daytona spider en escala 1/18, vendida en versión abierta (color rojo) y cerrada (color amarillo), también con la marca Majorette, en edición un poco más simple. Capot y puertas que se abren, dirección que funciona, interiores ricos en detalles y llantas de aleación liviana con cinco rayos son las credenciales del modelo francés.

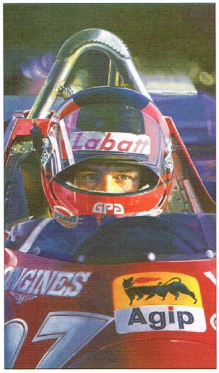
Dos Daytona en versión de serie, arriba, y de carrera, abajo.

PINTURA

Las litografías de Turner y De' Giusti

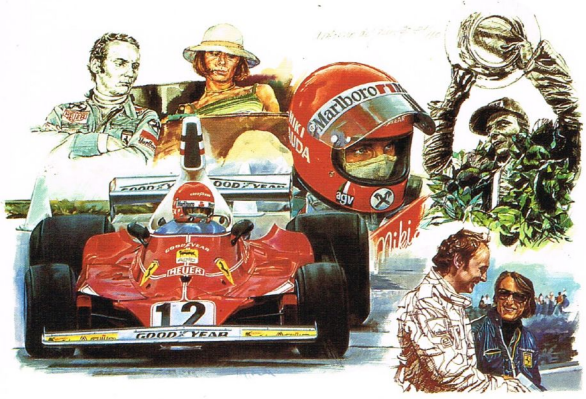
A un precio razonable, existe la posibilidad de comprar copias de cuadros famosos, a veces firmadas por el autor. Los precios tienen una base de 50 dólares y se esperan aumentos importantes.





A la derecha, una intensa expresión de Gilles Villeneuve en una litografía de Antonio De' Giusti. Arriba, el piloto canadiense corriendo en Montecarlo, en otra obra del mismo autor.

Para poseer y poder mostrar en casa las obras de artistas que tienen valores imposibles, como el inglés Michael Turner o el modenés de adopción Antonio De' Giusti, una de las formas más accesibles es la de comprar una litografía. Ambos realizaron varias para el Autódromo Nacional de Monza y para la Historica Selecta, la sociedad que se encarga de la comercialización y la promoción de las obras de De' Giusti. No se trata de piezas únicas, sino de litografías con tirada muy limitada, destinadas a un inmediato aumento de cotización. A Michael Turner se debe una serie de doce litografías realizadas en 999 copias cada una y dedicadas al 70° aniversario del Autódromo de Monza (1922-1992).



Retrato colectivo firmado por De' Giusti.

TURNER AMA DIBUJAR LAS FERRARI DE COMPETICION

De esta docena de dibujos, nada menos que cinco retratan autos de Ferrari: la 125 F1 de 1949, la 312 P de Ickx y Peterson en los Mil Kilómetros de Monza de 1972, la 312 T4 de Scheckter que precede al auto gemelo de Villeneuve en 1979, las P2 de Parkes-Guichet y Surtees-Scarfiotti en la primera edición de los Mil Kilómetros de Monza de 1965 y la F1 89 de Prost en la varian-

COMO COMPRARLAS

Las litografías de Michael Turner se pueden encontrar en la Librería del Autódromo de Mario Acquati (en el autódromo de Monza, tel. 0039-039-386542) y en el negocio de Monica Brambilla, en la calle Brera 29, Milán. Las litografías de Antonio De' Giusti se pueden ordenar a la Historica Selecta, en la calle Paussolo 14 A, 41012 Gargallo (MO) Italia, tel. 0039-059-663955, fax 0039-059-663106. Es conveniente llamar antes por teléfono para verificar la disponibilidad y acordar la forma de pago.

Una litografía de Michael Turner de la que son protagonistas las Ferrari 312 P/B (con Ickx y Peterson) del Campeonato del Mundo Sport Prototipos 1972.

te Ascari en el Gran Premio de Italia de 1989.

A los nueve Campeonatos del Mundo conquistados por la Ferrari y a las victorias de Gilles Villeneuve, en cambio, están dedicadas las dos series firmadas por Antonio De' Giusti.

MUCHOS RETRATOS DE VILLENEUVE ESTAN FIRMADOS POR DE' GIUSTI

Los dibujos de Villeneuve retratan al piloto canadiense al volante de las monoplazas del Cavallino con las que obtuvo sus seis éxitos en Fórmula 1. Particularmente emocionante es el primer plano de Gilles en el habitáculo de la 126 CK con la que el canadiense halló la muerte en Zolder durante las pruebas del Gran Premio de Bélgica edición 1982.

DOS VERDADEROS ARTISTAS ENAMORADOS DE LA FERRARI

Del análisis de las dos obras se aprecia la diferencia entre los dos artistas.

En el caso de las obras dedicadas por De' Giusti a los Campeonatos Mundiales ganados por la Ferrari, el auto ganador está retratado junto a los personajes determinantes de la temporada: los pilotos, sus mujeres, los directores deportivos, los técnicos. No sólo autos, entonces, si no también el entorno humano que llenó de fascinación el mundo de los grandes premios de Fórmula 1.

Los dos artistas tienen en común la costumbre de destruir los tacos de impresión al término de la realización de las copias previstas.

De esta manera, estas litografías se vuelven obras de arte de tirada limitada, con la seguridad de que en el futuro no llegarán nuevas copias al mercado.

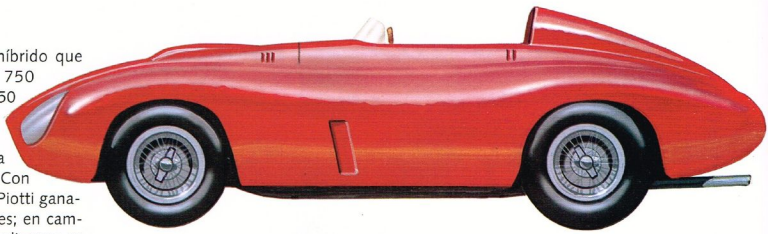
LOS PRECIOS

Según los temas, las litografías firmadas por Michael Turner cuestan desde los 50 dólares de la 312 T4 de Scheckter y de la 125 F1 de Ascari, a los 60 dólares de la monoplaza de Alain Prost y los 70 de los sujetos dedicados a los Mil Kilómetros de Monza. Respecto de la obra de Antonio De' Giusti, la serie dedicada a las Ferrari campeonas del mundo, con el título "Las Ferrari Mundiales", incluye nueve tablas litográficas de 69,5 x 49,5 cm realizadas en 200 copias cada una, numeradas y autografiadas. La obra es de 1991 y cuesta 1.740 dólares. Además de las 110 planchas con números arábigos, destinadas a la venta, fueron realizadas otras veinte con numeración romana, fuera de comercio. La serie "Inolvidable Gilles", en cambio, está formada por siete tablas litográficas de 49 x 65 cm en una elegante carpeta de seda roja, firmadas y numeradas. Precio: 520 dólares.

Litografía-collage de Antonio De' Giusti.

1954 250 MONZA: DEDICADA AL TEMPLO DE LA VELOCIDAD

Se trata de un modelo híbrido que emplea el chasis de la 750 Monza y el motor de la 250 MM (pero con encendido magnético), mientras que la carrocería recuerda la de la spider 375 MM. Con este modelo, Trintignant-Piotti ganaron las 12 Horas de Hyères; en cambio, Cornacchia-Gerini finalizaron en la tercera posición en el 2° Gran Premio Supercortemaggiore con una 250 Monza Scaglietti, casi igual a la contemporánea 750 Monza.



Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero, 68 x 68 mm, 2963,45 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCF/3
Potencia:	240 CV a 7200 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	850 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

1954 375 PLUS: NACIDA PARA LAS MARATONES

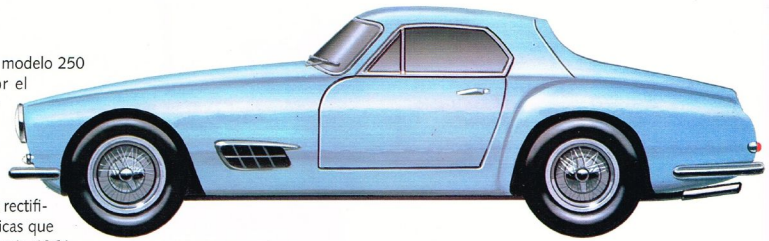
Es el modelo que la Ferrari utilizó oficialmente en las carreras de duración; se parece a la 375 MM Spider, pero con un chasis diferente, que hospeda el puente De Dion y una joroba sobre la parte trasera. Ganó en Agadir, en 1954, en su debut, y en las 24 Horas de Le Mans con Maurice Trintignant y Froilán González. También ganó la Carrera Panamericana con Umberto Maglioli y en los 1000 Kilómetros de Buenos Aires. En los Estados Unidos, ganó conducida por pilotos privados.

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 84 x 74,5 mm, 4954,34 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,2:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 46 DCF/3
Potencia:	330 CV a 6000 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	900 kilos
Velocidad máxima:	270 Km/h

1954 250 GT COUPE PININ FARINA: LUJOSA

Nació como evolución del modelo 250 Europa: se diferencia por el motor diseñado por Gioacchino Colombo y por un nuevo chasis. La presentación oficial se hizo en el Salón de París de 1954. El modelo conoció periódicas rectificaciones estéticas y mecánicas que lo mantuvieron en venta hasta 1964, con 2500 ejemplares producidos. Con el pasar de los años, las líneas se hicieron más tensas y aparecieron los guardabarros traseros con aletas.



Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DC2
Potencia:	200 CV a 6600 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1050 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gerhard Berger, en el Gran Premio de Mónaco 1988.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

126 CK,
la F1 de la era turbo

Dino 166 y 206 P,
las rojas para la montaña

F355,
el regreso de la berlinetta

Automobilia,
las estampillas exóticas